

Der Digital-Newsletter von ver.di Bayern

Liebe Leserinnen und Leser,

der Mensch ruft ein Gefährt herbei, steigt ein und nennt das Ziel. Dann lehnt er sich zurück und liest, spielt oder singt – den Weg findet das Fahrzeug schließlich allein. So etwa stellt sich die Industrie autonome Mobilität vor. Doch Vorsicht: Gesang hat schon Asterix' fliegenden Teppich, eines der ersten autonomen Fahrzeuge, [zum Absturz gebracht](#), und spielen darf man im Tesla [nur, wenn er steht](#). Bis Robotertaxis uns ganz ohne Aufsicht durch die Gegend fahren, dauert es noch Jahre. Mindestens.

Ihre
Redaktion von BayernUp2Date

Inhalt

- [Stufen der Automatisierung](#)
- [Haftungsfragen](#)
- [Das ethische Dilemma](#)
- [Vom Auto überwacht](#)
- [Echt jetzt?](#)
- [Termine](#)

Stufen der Automatisierung

Als Wagen noch von Pferden gezogen wurden, hieß die neueste Erfindung Automobil. Das Sich-selbst-Bewegende. Zwar mit einem Menschen hinterm Lenkrad, aber ohne Pferd. Der lenkende Mensch soll nun [in fünf Stufen](#) durch Technik ersetzt werden: assistiert, teilautomatisiert, hochautomatisiert, vollautomatisiert und autonom. Nur „autonom“ verlangt keinen menschlichen Aufpasser. Taxi- und LKW-Fahrer, die um ihren Arbeitsplatz bangen, dürfen jetzt erst einmal aufatmen: Wirklich autonom fährt bei uns [noch nichts](#), auch nicht in [Bad Birnbach](#) und [Heilbronn](#). Die Testfahrten in [Berlin](#) sind auf Stufe 4, mit Stufe 5 rechnet man dort in zehn Jahren. Auf Landstraßen macht manchmal schon Stufe 2 Probleme, wie uns ein Teslafahrer schrieb (Name der Redaktion bekannt): „Der Lenkassistent bremst unvermittelt stark oder lenkt erst sehr spät und dann ruckartig, um dem Straßenverlauf doch noch zu folgen. Oder er piepst wild und schaltet einfach ab.“

Haftungsfragen

Seit 2008 fährt in Nürnberg die [fahrerlose U-Bahn](#), in Magdeburg wird das [selbstfahrende E-Bike](#) entwickelt. [Frachtschiffe](#) allerdings brauchen noch immer eine Crew, und für Kraftfahrzeuge ist zwar automatisiertes Fahren [gesetzlich geregelt](#), autonomes Fahren aber noch nicht. Es muss immer jemand dabei sein, der übernehmen könnte. Die [USA](#) und [China](#) sind da schon weiter. Spätestens wenn Fahrzeuge eines Tages auch bei uns ohne menschliches Zutun im normalen Verkehr

unterwegs sind, stellt sich die Frage, wer bei einem Unfall haftet: Hersteller? Händler? Besitzer? Oder gar die Software? Die Plattform Lernende Systeme hat das in einem [fiktiven Gerichtsverfahren](#) jedenfalls schon mal geklärt. Autonomes Fahren vorsichtshalber gar nicht erst einzuführen, sei moralisch aber nicht vertretbar, meinte kürzlich ein Moralphilosoph. Die Technik rette schließlich Leben, weil sie viel seltener Fehler mache als der Mensch.

Das ethische Dilemma

Eine beliebte Frage in der Diskussion über selbstfahrende Autos ist die, ob das Auto lieber eine junge Mutter überfahren soll oder einen alten Mann. Und wie man ihm eine ethisch vertretbare Antwort ins Programm schreiben könnte. Wir finden derartige Fragen merkwürdig. Hat man Sie bei der Führerscheinprüfung etwa gefragt, wen Sie im Zweifelsfall überfahren möchten? Und woran soll das Auto eigentlich erkennen, wen es da vor sich hat? Solche Fahrzeuge scheitern ja schon an [Gänseblümchen](#). Wir jedenfalls würden höchstens einen Zufallsgenerator akzeptieren. Dennoch möchten wir Ihnen eine [einschlägige Studie](#) nicht vorenthalten, die zwar das ethische Dilemma nicht löst, aber viel darüber aussagt, wie Menschen unterschiedlicher Kulturen über Eigennutz und Gemeinwohl denken.

BayernUp2Date

Der Digital-Newsletter von ver.di Bayern

Vom Auto überwacht

Um ein Haar hätte die Berliner Polizei [Teslas nicht mehr](#) auf ihre Parkplätze gelassen, aus Angst vor Überwachung. So ein Tesla mache ständig „ereignis-unabhängige Videoaufzeichnungen des gesamten Fahrzeugumfeldes“ und speichere sie auf Teslas Servern. Was dort damit passiert, wisse keiner. Und noch bedenklicher: Im sogenannten Wächtermodus informiert ein Tesla seine Besitzer*innen, wenn Gefahr droht. Die können sich live dazuschalten und alles sehen, was der Tesla sieht, auf dem Polizeihof zum Beispiel Munitionsbunker, Tarnkennzeichen und zivile Ermittler*innen. Schaltet jemand den Wächtermodus ohne triftigen Grund ein, droht allerdings ein Bußgeld.

Echt jetzt?

Fahrassistenzsysteme sollen Gefahren erkennen, bevor sie entstehen, und sie von vornherein verhindern. Wie das aussehen könnte, haben Studierende der Filmakademie Ludwigsburg am Beispiel eines selbstfahrenden Autos [schon 2013 gezeigt](#). Für diese Abschlussarbeit erhielten sie den mit 10.000 Euro dotierten ersten Preis in der Kategorie Werbefilm.

BayernUp2Date drucken oder nachlesen

Im [Archiv](#) finden Sie unseren Newsletter in druckfähigem Layout (PDF) und als E-Mail-Newsletter.

An- und abmelden

Hier können Sie sich für BayernUp2Date [anmelden](#) und [abmelden](#).

Termine *Stand 18. August 2022*

- Dienstag 20. September 2022, 13:30 –18 Uhr, Berlin und (teilweise) im Netz: **„Cyberresilienz für Demokratie und Sicherheit im 21. Jahrhundert“**, Jahreskongress von Deutschland sicher im Netz. [Infos und Anmeldung](#)
- Mittwoch 21. September, Berlin und im Netz: LABOR.A® 2022: **„Gute Arbeit in der Transformation“**, Hans-Böckler-Stiftung. [Infos und Anmeldung](#)
- Freitag 30. September bis Sonntag, 2. Oktober 2022, TU Berlin: **„Bits & Bäume-Konferenz 2022, die Konferenz für Digitalisierung und Nachhaltigkeit“**. [Infos und Tickets](#)
- Montag 17. Oktober 2022, 17:00 –18:15 Uhr, Berlin und im Netz: **„Digitalisierung: Vom Jobkiller zum Retter in der Not?“** Tagesspiegel Data Debates. [Infos und Anmeldung](#)

Ihre Hinweise auf Veranstaltungen zur Digitalisierung greifen wir gerne auf. Bitte per [E-Mail](#) an die Redaktion.



Anmerkung zum ausgedruckten Newsletter:

Hinter den blauen Wörtern liegen weiterführende Links. Wer sie anklicken möchte, findet die elektronische Version des PDF im Newsletter Archiv. Der Weg dorthin:

<http://www.verdi-bayern.info/digital-newsletter/BayernUp2Date-archiv.html>

oder über obigen QR Code.